

УДК 387.1 (075.8)

*К. В. Степанова,**к. е. н., доцент, Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса**В. М. Степанов,**д. е. н., професор, головний науковий співробітник, Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, м. Одеса*

МОРСЬКА ДЕРЖАВА ТА МОРСЬКА ПОЛІТИКА

*K. Stepanova,**Candidate of Economic Sciences, Assistant Professor International Humanitarian University, Odessa**V. Stepanov,**Doctor of Economics, Professor, Chief Researcher Institute of Market Problems and Economic and Ecological Research NAS of Ukraine, Odessa*

MARITIME STATE AND MARITIME POLICY

У статті обговорюється поняття "морська держава". Морська держава визначається на основі використання положень параметричної загальної теорії систем (ПЗТС) за А. І. Уйомовим, що дозволяє описати будь-яку систему за допомогою мови тернарного опису, основу якого складають системоутворюючі категорії — "річ" (субстрат системи), "властивості" (атрибутивний концепт системи) і "відношення" (реляційний концепт системи).

Морська держава визначається як держава, яка задовольняє триєдності наступних концептів, що забезпечують синергетичний ефект: морські активи (розглядається з позиції ПЗТС як субстрат системи); властивості морських активів, що сприяють активізації морської діяльності (розглядаються з позиції ПЗТС як атрибутивний концепт); відносини, в яких ці властивості проявляються, тобто реалізується активна морська політика (розглядається з позиції ПЗТС як реляційний концепт).

В статті також робиться огляд сучасної морської політики окремих країн. Розглянуто морський потенціал України та морська політика України як важлива умова реалізації національних інтересів.

The paper discusses the concept of "maritime state". The maritime state is determined on the basis of parametric general theory of systems (PGTS) of A. I. Uyomov. This theory describes any system using language of ternary description, which is based on the system-building categories — "thing" (substrate of the system) "properties" (attributive concept of the system) and "relations" (relational concept of the system).

A state is defined as a maritime state if it meets the next criteria: maritime assets (considered from the perspectives of parametric general theory of systems as a substrate of the system); properties of maritime assets that contribute to maritime activities (considered according PGTS as an attributive concept); relations in which these properties appear, this means active maritime policy (considered according PGTS as a relational concept).

The paper identifies the results of maritime policy of particular countries. Ukraine has maritime assets and has all preconditions to develop as a maritime state. The paper discusses also maritime policy of Ukraine as an important factor of national interests' protection.

Ключові слова: морська держава, морська діяльність, морські активи, морська політика.

Key words: maritime state, maritime activities, maritime assets, maritime policy.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

У майбутні десятиліття здатність країни забезпечувати зростаючі потреби в продовольстві та інших ресурсах, а також місце на світовій арені будуть значною мірою визначатися тим, наскільки повно країна буде використовувати можливості, що представляються Світовим океаном. Морська діяльність будь-якої держави була і залишається однією з найважливіших складових економічного зростання та забезпечення національної безпеки [1]. Провідні морські країни світу проводять активну морську політику та досягають значних успіхів в освоєнні морського середовища.

Україна має славу історію морської діяльності, але за останні 20—25 років вітчизняний морегосподарський комплекс зазнав великих збитків. Україна перетворюється з міцної морської держави на "країну у моря". Однак в Україні зберігається значний потенціал для відродження морської діяльності.

АНАЛІЗ ПУБЛІКАЦІЙ

У вивчення морів і океанів та розвиток морської економіки внесли великий внесок українські вчені

Б.Г. Александров, Б.В. Буркинський, К.А. Виноградов, В.А. Водяницький, А.Ф. Висоцький, Т.П. Галушкіна, В.Є. Глушков, П.Ф. Гожик, В.М. Гресе, Е.М. Громова, В.А. Дергачев, В.М. Єремєєв, Ю.П. Зайцев, А.В. Іщенко, Н.В. Коржунова, Л.Л. Круглякова, Р.А. Крижановський, А.М. Котлубай, М.І. Котлубай, В.М. Степанов, М.А. Тараканов, Є.А. Черкез, Є.Ф. Шнюков, Ю.Д. Шуйський та ін.

Однак у той же час ключове поняття теорії морської діяльності "морська держава" залишається недостатньо розкритим.

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Виходячи з вищевикладених передумов, у роботі поставлено завдання обговорити поняття "морська держава", розглянути морські активи, зокрема якими володіє Україна та визначити тенденції сучасної морської політики країн.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Поняття "морська держава" в сучасній літературі розкрито недостатньо. Здебільшого це поняття можна зустріти в літературі з геополітики, де протиставляється



Рис. 1. Система стратегічних активів України для розвитку як морської держави

ся 2 стратегії розвитку — сухопутна і морська як боротьба таласократії та теллуократії.

Так, наприклад, у статті М.М. Кухтина "Морська та сухопутна стратегія скрізь призму геополітики" зроблено ретельний аналіз існуючих геополітичних концепцій і підходів щодо переваг у розвитку держави як сухопутної чи морської. При цьому сухопутними називаються держави не ті, які не мають виходу до моря, тобто континентальні, а ті, які саме реалізують сухопутні стратегії, а не морські [2].

При цьому як, наприклад, підкреслює відомий геополітик С.Б. Переслегін, "...геополітична позиція, яка спирається на морські комунікації, завжди має переваги над чисто материковою позицією" [3].

Конвенція ООН з морського права 1982 р. [4] фактично зрівняла в обсязі морської правоздатності внутрішньоконтинентальні і прибережні держави. Вона є результатом багаторічної договірної практики держав, протистояння і співробітництва та в певній мірі відповідає інтересам внутрішньоконтинентальних країн у сучасному міжнародному морському праві. Конвенція ООН з морського права закріплює за внутрішньоконтинентальними країнами ряд прав:

- право мирного проходу через територіальне море (ст. 17);
- право експлуатації відповідної частини залишку допустимого улову живих ресурсів у виключних економічних зонах прибережних держав (ст. 69);
- право на свободу відкритого моря (ст. 87);
- право судноплавства (ст. 90);
- право на використання ресурсів міжнародного району морського дна (ст. 141);
- право на морські наукові дослідження (ст. 254, 256);
- деякі положення Конвенції передбачають можливість передачі внутрішньоконтинентальним країнам морських технологій.

На теперішній час існує 44 держави, які не мають виходу до Світового океану — 16 країн в Африці, 14 країн в Європі, 12 країн в Азії та 2 країни в Південній Америці [5]. І всі вони можуть розвивати морську економіку. Фактично сьогодні морською може стати держава, яка необов'язково має вихід до моря, але та, яка має значні морські активи та активно реалізує свою морську політику.

Морську державу як певну систему можна визначити за допомогою параметричної загальної теорії систем (ПЗТС) за А.І. Уйомовим [6], що дозволяє описати будь-яку систему за допомогою мови тернарного опису (МТО), основу якого складають системоутворюючі категорії — "річ" (субстрат системи), "властивості" (атрибутивний концепт системи) і "відношення" (реляційний концепт системи).

Тобто морська держава — це держава, діяльність якої задовольняє триєдності наступних концептів, що забезпечують синергетичний ефект:

— морські активи (розглядається з позиції ПЗТС як субстрат системи);

— властивості морських активів, що сприяють активізації морської діяльності, такі як транспортно-комунікаційні, рекреаційні, екологічні та інші (розглядаються з позиції ПЗТС як атрибутивний концепт);

— відносини, в яких ці властивості проявляються, тобто реалізується активна морська політика (розглядається з позиції ПЗТС як реляційний концепт).

Україна має достатній потенціал, щоб розвиватись як морська держава. Україна має найбільшу серед країн Азово-Чор-

номорського басейну довжину морського узбережжя (2759,2 км). На українському шельфі Чорного та Азовського морів розвідано 1583,5 млрд куб. м природного газу та до 409,8 млн т сирої нафти. Близько 28% національного ВВП створюється сьома адміністративними одиницями України, які мають вихід до моря. Більшість населення проживає в 60 км смузі від моря фактично зайнято в сферах, пов'язаних з морською діяльністю.

Україна має потужний потенціал транспортної та виробничої інфраструктури — 18 континентальних морських портів та 12 портових пунктів з пропускною спроможністю 262 млн т на рік. Внаслідок тимчасової окупації АР Крим Російською Федерацією Україна втратила частину майна та можливість здійснювати морську діяльність на морських акваторіях, прилеглих до окупованих. 5 морських портів знаходяться в окупованому Криму. Сума збитків, без врахування збитків приватного бізнесу, становлює річний ВВП України [7].

Систему стратегічних морських активів України, з точки зору наявності матеріальних та нематеріальних активів, представлено на рисунку 1.

Треба підкреслити, що додатковим активом України (з точки зору теорії морського коду [8]) є те, що вона має певну історію розвитку морської діяльності — морську генетику, що сприяє її відродженню як морської держави.

Реалізація збалансованої морської політики, що забезпечує врегулювання як зовнішніх, так і внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності, є найважливішою умовою розвитку держави як морської.

У наступні часи країни реалізують активну морську політику. У таких країнах, як Великобританія, Японія, морський транспорт обслуговує 98% всіх зовнішньоторговельних перевезень, у США — 90% [9]. На країни Далекосхідного регіону, Південної і Південно-Східної Азії і країн Західної Європи в 2010—2015 роках припадало понад 70% світового морського контейнерного трафіку.

Більшість країн світу надають значні податкові пільги судовласникам (наприклад, пільги на будівництво нового флоту і його експлуатацію). В області суднобудування традиційно лідирують верфі Південної Кореї, Японії і Китаю. Це особливо проявляється при замовленні суден місткістю 20 тис. TEU. Морська по-

літика цих країн спрямована зокрема на формування особливого режиму для суднобудування — прями субсидії, дешеві кредити. Держава компенсує те, що з економічної точки зору суднобудування являє собою довгострокове виведення капіталу з обороту (будівництво судна триває від 1 до 3 років, ще 2—4 роки експлуатації направлено на повернення судновласником грошей, вкладених в будівництво, а ще через 7—10 років судно може морально застаріти або може змінитися вантажна кон'юнктура). Це дає можливість зниження собівартості суднобудування і судноремонту, в результаті чого вона на 17—20% нижче, ніж, наприклад, в Україні.

За першу половину 2015 року південнокорейський лідер в галузі суднобудування Hyundai Heavy Industries Co. отримав найбільшу кількість замовлень на нові судна серед усіх конкурентів, не дивлячись на той факт, що загальний обсяг замовлень на судна впав більш ніж в два рази: з майже 27 млн компенсованих тонн (CGT) за аналогічний період 2014 до 13,28 у 2015 році [10].

Аналогічна ситуація спостерігається і щодо танкерного флоту. Китай, Південна Корея, Китай і Японія займають провідні позиції в будівництві танкерів. Частка регіону в світовому будівництві танкерів становить 90% по тоннажу і 65% — за кількістю суден [11].

Доцільним вважаємо згадати і запровадження міжнародної реєстрації суден. Це, наприклад, сприяло концентрації флоту під національним прапором в Данії на 97%, в Туреччині — 84%, в Португалії — 83%, у Франції — 81% і в Італії — 70% [12].

За період з 1993 по 2010 рр. такі чорноморські країни, як Грузія і Туреччина, збільшили дефевейт свого флоту відповідно на 47,5% і 13% за допомогою установи Міжнародних реєстрів з наданням судновласникам, які реєструються в цих державах, відповідних пільг [13]. Так, наприклад, Грузинський прапор привертає низьким реєстраційним збором, спрощеною та прискореною процедурою реєстрації (до 10 днів), відсутністю оподаткування для іноземних судновласників.

Сприятливі умови для іноземних судновласників створила і влада Молдови. У 2003 році парламент Молдови запровадив ряд змін у КТМ, завдяки яким прапор Молдови став відкритим для судновласників-нерезидентів, іноземні фізичні та юридичні особи отримали право реєструвати свої судна під прапором республіки, при цьому судновласники звільнялися від сплати податків і мит. Серед інших пільг можна відзначити низький реєстраційний збір, швидку процедуру продовження або анулювання реєстрації, видачі документів, а також відсутність вікових обмежень для реєстрації судна.

За даними World Shipping Register, на сьогоднішній день під прапором Молдови зареєстровані 206 морських суден. За даними звіту ЮНКТАД, за період з 2007 по 2015 року обсяг вантажів, що перевозяться молдавськими судами, збільшився з 17 тис. т до 935 тис. т, що є максимальним показником за динамікою зростання серед країн Чорноморського регіону. В Україні за цей же період спостерігалася негативна динаміка — з 1136 тис. т до 477 тис. т, що пов'язано зі зменшенням чисельності українського флоту. Під українським прапором експлуатується лише 134 судна України, а 172 суден працюють під іноземними прапорами [14].

Україна через національну морську політику повинна забезпечити досягнення національних інтересів у прибережній зоні, у внутрішніх морських водах, територіальному морі, у виключній економічній зоні, на континентальному шельфі України та у відкритому морі. Роль морської політики фактично реалізується через її спроможність визначати і реалізовувати національні інтереси й пріоритетні напрямки розвитку держави як учасниці міжнародного співробітництва, зокрема в сфері користування просторами й ресурсами Світового океану.

Законодавчі засади морської діяльності в Україні встановлено Водним кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України, Земельним кодексом

України, Законами України "Про охорону навколишнього природного середовища", "Про виключну (морську) економічну зону України", "Про Державний кордон України", "Про міжнародні договори України" та "Про тваринний світ".

Істотним недоліком законодавства у сфері морської діяльності є відсутність у прийнятих законах єдиного підходу до вирішення питань, пов'язаних з провадженням морської діяльності та невизначеність основ формування морської політики.

У перші роки незалежності України були сформовані засади державної морської політики України, одним з інструментів реалізації якої стала Національна програма досліджень і використання ресурсів Азовсько-Чорноморського басейну, інших районів Світового океану на період до 2000 р., затверджена Указом Президента України від 16 грудня 1993 р. № 595/92.

Ця програма стала організаційною основою для об'єднання багатого науково-технічного потенціалу країни (близько 40 тис. вчених і фахівців) і розробки більш 50-ти спеціальних підпрограм і проектів практично в усіх напрямках морської діяльності. На жаль, в силу ряду об'єктивних і суб'єктивних факторів зазначена Національна програма не була реалізована.

Надалі програма послужила основою для розробки Морської доктрини України. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307, є основним документом, який визначає державну політику України [15].

Сьогодні морська політика України потребує системної єдності, яка б охопила всі сфери морської діяльності. На виконання Рішення РНБО України від 6 травня 2015 року "Про Стратегію національної безпеки України", введеного в дію Указом Президента України від 26 травня 2015 р. № 287/2015, національним інститутом стратегічних досліджень під керівництвом Академіка НАН України В.П. Горбуліна було розроблено нову редакцію Морської доктрини України на період до 2035 року [7]. Морська доктрина ґрунтується на результатах оцінки ситуації у сфері морської діяльності держави та аналізі загроз національній безпеці України з морського напрямку. Доктрину можливо буде реалізувати за умов внесення змін у чинне законодавство, котрі повністю відповідатимуть світовому праву.

ВИСНОВКИ

1. Морська діяльність будь-якої держави була і залишається однією з найважливіших складових економічного зростання та забезпечення національної безпеки. Поняття "морська держава" нами визначається за допомогою параметричної загальної теорії систем (ПЗТС) за А.І. Уйомовим. Морська держава — це держава, яка відповідає триєдності наступних концептів, що забезпечують синергетичний ефект: морські активи (розглядається з позиції ПЗТС як субстрат системи); властивості морських активів, що сприяють активізації морської діяльності такі, як транспортно-комунікаційні, рекреаційні, екологічні та інші (розглядаються з позиції ПЗТС як атрибутивний концепт); відносини, в яких ці властивості проявляються, тобто реалізується активна морська політика (розглядається з позиції ПЗТС як реляційний концепт).

2. Провідні морські країни світу проводять активну морську політику та досягають значних успіхів в освоєнні морського середовища. Через свою морську політику вони реалізують національні інтереси й пріоритетні напрямки економічного розвитку, зокрема в сфері освоєння Світового океану. Морська політика цих країн спрямована зокрема на формування особливого режиму для морегосподарської діяльності — прями субсидії, дешеві кредити, державні замовлення та інші.

3. Україна має достатній потенціал, щоб розвиватись як морська держава, який розглядається як су-

купність матеріальних та нематеріальних активів. Серед морських активів треба підкреслити природні ресурси, наявність морських портів та берегової інфраструктури, економіко-географічне положення, морський науково-технічний потенціал, певна морська генетику.

4. Найважливішою умовою розвитку України як морської держави є реалізація збалансованої морської політики, що забезпечує врегулювання як зовнішніх, так і внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності. Україна через національну морську політику повинна забезпечити досягнення національних інтересів в прибережній зоні, у внутрішніх морських водах, територіальному морі, у виключній економічній зоні, на континентальному шельфі України та у відкритому морі.

5. Сьогодні морська політика України потребує системної єдності, яка б охопила всі сфери морської діяльності. Базуючись на результатах оцінки морської діяльності та аналізу загроз для України, зокрема анексії АР Крим, було розроблено нову редакцію Морської доктрини України на період до 2035 року. Доктрину можливо буде реалізувати за умов внесення змін у чинне законодавство, котрі повністю відповідатимуть світовому праву.

Література:

1. Мировой океан: экономика и политика (международные проблемы освоения) / Под ред. академика Е. М. Примакова. — М.: "Мысль", 1986. — 624 с.

2. Кухтин М.М. Морская и сухопутная стратегия через призму геополитики / М.М. Кухтин // Вестник КРАУНЦ. Гуманитарные науки. — 2015. — № 2 (26). — С. 69—70 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/morskaya-i-suhoputnaya-strategiya-cherez-prizmu-geopolitiki>

3. Переслегин С.Б. Самоучитель игры на "мировой шахматной доске": законы геополитики / С.Б. Переслегин // Классика геополитики. XX век: сб. / Сост. К. Колецов. — М.: АСТ, 20037 — 731 с. — С. 700—731.

4. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf

5. Этнография. Страны. Государства. Страны, не имеющие выхода к морю [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://fisechko.ru/intellect/etnograf/327.htm>

6. Уёмов А.И. Основы формального аппарата параметрической общей теории систем // Системные исследования: методологические проблемы. Ежегодник — 1984. — М.: Наука, 1984. — С. 152—180.

7. Морська доктрина України на період до 2035 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://sudostroyny.com/wp-content/uploads/2016/11/Морська-доктрина-України.pdf>

8. Степанова Е.В. Морской код Украины (методология интерпретации в контексте экономического развития) / Е.В. Степанова, В.Н. Степанов // Экономічні інновації. — 2016. — № 62. — С. 21—26.

9. Журавель П. Морская ли Украина держава? [Електронний ресурс] // Глас народа: сайт гражданской журналистики. — Режим доступу: <http://glas.lk.com.ua/glas/171/540>

10. Хто в 2015 році заробив більше всіх замовлень на нові судна [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://goodlogistics.com.ua/uk/hto-v-2015-roci-lider-z-sudobudivnyctva>

11. Шевченко В. Танкерные амбиции Украины: миф или реальность [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.mukola.net/news.php?id=33021&arhiv=1>

12. Второй реестр судов в Украине [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/vtoroj-reestr-sudov-v-ukraine/>

13. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як Морської держави: аналітична до-

повідь / А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова, К.В. Степанова. — Одеса: ФЕНІКС, 2012. — 152 с.

14. The world factbook [Електронний ресурс]. — Режим доступу <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/up.html>

15. Про затвердження морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова від 7 жовтня 2009 р. № 1307 [Електронний ресурс]. — Режим доступу <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-p>

References:

1. Prymakov, E.M. (1986), *Myrovoj okean: ekonomyka u polityka (mezhdunarodnye problemy osvoenya)* [The World Ocean: Economics and Politics (International Development Issues)], Mysl', Moscow, Russia.

2. Kukhtyn, M.M. (2015), "Maritime and land strategy through the prism of geopolitics", *Vestnyk KRAUNTs. Humanytarnye nauky*, vol. 2 (26), pp. 69—70

3. Pereslehyn, S.B. (2003), "Self-instruction game on the "world chessboard": the laws of geopolitics", *Klasyka heopolytyky. XX vek* [Classics of geopolitics. XX century], AST, Moscow, Russia, pp. 700 - 731

4. UN (2017), "United Nations Convention on the Law of the Sea", available at: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (Accessed 15 March 2017).

5. fisechko.ru (2017), "Ethnography. Countries. States. Landlocked countries", available at: <http://fisechko.ru/intellect/etnograf/327.htm> (Accessed 15 March 2017).

6. Ujomov, A.Y. (1984), "Fundamentals of the formal apparatus of the parametric general theory of systems", *Sistemnye yssledovaniya: metodologicheskiye problemy. Ezhegodnyk-1984* [System studies: methodological problems. Yearbook-1984], Nauka, Moscow, Russia, pp. 152—180.

7. Cabinet of Ministers of Ukraine (2016), "Marine Doctrine of Ukraine till 2035", available at: <http://sudostroyny.com/wp-content/uploads/2016/11/%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0-%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%82%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8.pdf> (Accessed 15 March 2017).

8. Stepanova, E.V. Stepanov, V.N. (2016), "The sea code of Ukraine (the methodology of interpretation in the context of economic development)", *Ekonomichni innovatsii*, vol. 62, pp. 21-26.

9. Zhuravel', P. (2013), "Is Ukraine a sea power?", available at: <http://glas.lk.com.ua/glas/171/540> (Accessed 15 March 2017).

10. Goodlogistics (2015), "Who in 2015 earned more than all orders for new vehicles", available at: <http://goodlogistics.com.ua/uk/hto-v-2015-roci-lider-z-sudobudivnyctva> (Accessed 15 March 2017).

11. Shevchenko, V. (2011), "Tanker ambitions of Ukraine: myth or reality", available at: <http://www.mukola.net/news.php?id=33021&arhiv=1> (Accessed 15 March 2017).

12. Interlegal (2017), "The Second Register of Ships in Ukraine", available at: <http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/vtoroj-reestr-sudov-v-ukraine/> (Accessed 15 March 2017).

13. Fylypenko, A.O. Baryshnikova, V.V. Stepanova, K.V. (2012), *Schodo stratehichnykh priorytetiv realizatsii potentsialu Ukrainy iak Mors'koi derzhavy: analitychna dopovid* [As to the strategic priorities of potential of Ukraine as a maritime state analytical report], FENIKS, Odesa, Ukraine.

14. CIA (2017), "The world factbook", available at: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/up.html> (Accessed 15 March 2017).

15. Cabinet of Ministers of Ukraine (2009), Resolution "On approval of the Marine Doctrine of Ukraine till 2035", available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-p> (Accessed 15 March 2017). data zvernennia (18.02.2017).

Стаття надійшла до редакції 17.03.2017 р.